



Trafikministeriet

## Talepapir til besvarelse af Trafikudvalgets samrådsspørgsmål A

### Spørgsmål A

---

”Hvad kan ministeren oplyse om planerne for et eventuelt salg af færgen ”Jens Kofoed” og om sikring af tilstrækkelig kapacitet på ruten Rønne-Ystad?”

### Svar

*Salg af færgen ”Jens Kofoed”*

Bornholmstrafikken har overfor mig oplyst, at færgen Jens Kofoed er blevet solgt.

Anvendelsen af ”Jens Kofoed” som reservekapacitet vil være en ganske uhensigtsmæssig løsning. For det første ville der med en sådan løsning ligge to færger hver med en kapacitet på 1.500 passagerer i beredskab i

skulder- og lavsæsoner. Det vil være en kapacitet langt ud over, hvad der realistisk kan forventes at blive behov for.

I højsæsonen vil reservekapaciteten ved en løsning med "Jens Kofoed" også langt overstige behovet på hovedparten af driftsdagene. Hertil kommer, at en oplagt færge kun vil kunne indsættes med et vist varsel. Det er ikke foreneligt med et ønske om en hurtig og fleksibel reservekapacitet.

Salget af "Jens Kofoed" er en økonomisk forudsætning for, at Bornholmstrafikken har kunnet investere i de nye Ro-Pax-færger, der fra 1. maj 2005 vil sejle mellem Rønne og Køge.

Det vil indenfor de fastlagte økonomiske rammer ikke være muligt både at fastholde "Jens Kofoed" og de nye Ro-Pax-færger.

Herudover vil fastholdelsen af ”Jens Kofoed” medføre betydelige driftsomkostninger, der efter min mening slet ikke står mål med behovet for reservekapacitet.

For mig at se vil en anvendelse af ”Jens Kofoed” som reservekapacitet derfor under alle omstændigheder være urealistisk.

*Sikring af tilstrækkelig reservekapacitet på ruten  
Rønne- Ystad*

Den 7. juni 2004 indgik Trafikstyrelsen kontrakt med Bornholmstrafikken om den

samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm.

Kontrakten er blevet tildelt Bornholmstrafikken efter gennemførelsen af et EU-udbud.

Selve konditionerne for udbudet er blevet fastsat ved færgeforliget af 23. oktober 2002 og den supplerende aftale af 2. januar 2003, hvor også de overordnede kapacitetsmæssige forhold blev fastlagt.

Udbudsbetingelsernes vilkår for kapacitet for færgebetjeningen af Bornholm har således været kendt i gennem lang tid, og der har indtil i sommer ikke været den store fokus på spørgsmålet om

kapacitetsproblemer ved den valgte løsning.

Først efter hurtigfærgen Villum Clausens nedbrud i 2½ dag i juli i år, har Kontaktrådet for trafikbetjening af Bornholm stillet spørgsmålstejn ved, om et sådan nedbrud vil kunne håndteres tilfredsstillende til maj næste år, når Bornholmstrafikken kun råder over den ene af de to nuværende konventionelle færges.

Der har fra Kontaktrådets side især været peget på, at der vil kunne opstå store problemer i højsæsonen og på de store rejsedage i skuldarsæsonen, hvis hurtigfærgen har et længerevarende nedbrud.

For det første må det siges, at ved fastlæggelsen af reservekapaciteten i kontrakten er der naturligvis taget højde for, at kun den ene af de 2 konventionelle færger indgår i kontrakten.

Kontrakten omfatter som bekendt i det hele 4 færger, - hurtigfærgen Villum Clausen, den konventionelle færge Poul Anker og 2 nybyggede ro-pax færger.

Lad mig kort skitsere kontraktens vilkår for reservekapacitet ved et nedbrud af hurtigfærgen mellem Rønne og Ystad.

Ved et nedbrud af hurtigfærgen, som forventes at

vare mere end 24 timer, skal Bornholmstrafikken indsætte erstatningstonnage, som sikrer, at den normale efterspørgsel dækkes på driftsdøgnbasis.

I lav- og skuldærsæsonen vil Poul Anker blive indsat som erstatningstonnage inden for maksimalt 24 timer.

Og i højsæsonen vil Bornholmstrafikken skulle chartre en erstatningstonnage inden for maksimalt 7 dage.

Indtil der indsættes erstatningstonnage, skal den samlede normale efterspørgsel dækkes på driftsdøgnbasis ved hjælp af den resterende

tonnage.

Situationen ved nedbrud, der varer mindre end 24 timer er et af de punkter, der fortsat drøftes mellem parterne.

Endvidere har Bornholmstrafikken i sit tilbud til Trafikstyrelsen oplyst følgende ”Vi har gennemgået de forskellige havariscenarier, og konkluderet, at med nogle få dage som undtagelse, så vil det være muligt at tilbyde passagerer og gods en rimelig service, selv med én færge ude af drift”.

Det kan ske ved at Bornholmstrafikken ændrer sejlplanerne, øger frekvensen og om nødvendigt



kun sejler på ruten mellem Rønne-Ystad.

Siden diskussion blev rejst af Kontaktrådet, har Trafikstyrelsen sammen med Bornholmstrafikken udarbejdet beregninger og analyser for at kunne identificere et eventuelt problem i forhold til reservekapaciteten og i givet fald problemets omfang.

Det har været en kompliceret og tidskrævende øvelse, fordi der kan opstilles utallige scenarier med et utal af forskellige forudsætninger for analysen.

Blot for at nævne nogle enkelte – i hvilken sæson

sker uheldet – på hvilken ugedag, på hvilket klokkeslæt, hvor længe varer nedbruddet osv osv.

Dertil kan jeg oplyse, at dialogen mellem Trafikstyrelsen og Bornholmstrafikken er sket som en naturlig del af et kontraktforhold, og målet har været at opnå en fælles forståelse af de forudsætninger, der skal lægges til grund for Bornholmstrafikkens dispositioner ved ”Villum Clausens” nedbrud.

Desværre udestår den endelige afklaring på problemet fortsat. Jeg er dog overbevist om, at Bornholmstrafikken vil gøre hvad de kan for at leve op til de forpligtelser, som følger af deres

tilbud. Det er jo også i Bornholmstrafikkens interesse, at ingen mennesker efterlades i Rønne og Ystad.

Det er naturligvis beklageligt, at der på nuværende tidspunkt fortsat ikke er enighed de kontraktmæssige rammer for Bornholmstrafikkens ageren i forbindelse med havarier og dermed om kapacitetsproblemets omfang. Men jeg ved, at parterne vil arbejde ihærdigt for, at der snart foreligger en endelig afklaring.

Først når denne afklaring er sket og et eventuelt problem og problemets omfang er identificeret, vil det i realiteten være muligt at finde frem til den

mest hensigtsmæssige løsning.

Jeg vil i givet fald se nærmere på mulighederne for at finde en eventuel løsning inden for de foreliggende juridiske og økonomiske rammer.

I den forbindelse er det meget vigtigt at have kontraktens tilblivelse for øje. Kontrakten blev som bekendt til ved et EU-udbud, som blev iværksat for at undgå en sag fra EU-kommissionen mod den danske stat om ulovlig statsstøtte til sejladsen i Østersøområdet.

Så når der drøftes løsningsforslag, skal der være særlig opmærksomhed på, at både de udbudsretlige

og de statsstøtteretlige regler overholdes. For ellers risikerer vi at måtte begynde forfra med et nyt udbud.

Kontaktrådet har på et møde med mig den 10. august fremsat et ønske om, at de nye Ro-Pax færger ombygges til 770 passagerer i stedet for 400 inden de sættes i drift for at øge reservekapaciteten.

En eventuel opgradering af de nye færger koster ca. 30 mio. kr. pr. skib og en opgradering ville - selv om pengene var til stede – forsinke leveringen af skibene, således at Bornholmstrafikken ikke kan opfylde betingelsen om at påbegynde sejladsen pr. 1. maj 2005 i henhold til den indgåede kontrakt med Trafikstyrelsen. Trafikstyrelsen har i samråd med Kammeradvokaten vurderet, at en sådan

forsinkelse vil være i strid med de udbudsretlige regler.

Om der senere skal ske en opgradering må bero på rederiets vurdering af det forretningsmæssige grundlag herfor, idet jeg forudsætter, at rederiet selv skal skaffe den fornødne kapital.

Kontrakten stiller alene krav til Ro-Pax-færgernes minimumskapacitet, og det er således ikke i strid med kontrakten, hvis rederiet vælger at sejle med færger, som er større end minimumskravet.

Men tilbage til kapacitetsproblemet:

Bornholmstrafikkens kommercielle interesse vil

tilskynde rederiet til hurtigst muligt at afhjælpe en opstået driftsforstyrrelse med færrest mulige gener for kunderne.

Jeg er derfor overbevist om, at Bornholmstrafikken vil iværksætte de foranstaltninger, der skal til for at afhjælpe kapacitetssituationen og således sejle, på de ruter, hvor flest mulige passagerer har behov for transport.

Trafikstyrelsens analyser peger imidlertid på, at der vil kunne opstå kapacitetsproblemer på en række dage i skuldæsonen.

Denne situation kan afhjælpes, hvis varslingstiden

for indsættelse af Poul Anker nedsættes fra 24 timer til et kortere varsel.

Jeg vil derfor se nærmere på muligheder for, inden for de foreliggende juridiske og økonomiske rammer, at nedsætte varslingstiden på indsættelsen af ”Poul Anker” på disse kritiske dage.

Trafikstyrelsens foreløbige analyser af reservekapaciteten i højsæsonen peger på, at der kun vil være ganske få dage, hvor ikke alle passagerer vil kunne komme med færgen inden for 24 timer.

Der har siden hurtigfærgens indsættelse i 2000 blot



været aflyst 4 dobbeltture i højsæsonen på grund af for høje bølger.

Sandsynligheden for, at der må aflyses flere afgang, som følge af bølgehøjde er derfor meget lille.

Men det vil aldrig være muligt helt at gardere sig mod uheld og tekniske problemer. Dette gælder også i denne situation og har hele tiden været forudsat i det aftalte driftskoncept.

### *Afslutning*

Opsummerende kan samrådsspørgsmålet derfor

besvares således:

Da udbudsbetingelserne blev fastlagt blev kapacitetsforholdene endevendt.

Trafikstyrelsen har i løbet af efteråret i en dialog med Bornholmstrafikken sammen arbejdet på at opnå en fælles opfattelse af de forudsætninger, der skal lægges til grund for Bornholmstrafikkens dispositioner ved "Villum Clausens" nedbrud.

Det har været en kompliceret og tidskrævende øvelse, som desværre endnu ikke er afsluttet.

Med anvendelsen af Trafikstyrelsens

forudsætninger for udnyttelse af tonnage viser analysen af reservekapaciteten, at der, hvis uheldet er ude, kan opstå problemer på særligt store rejsedage i skuldæsonen.

Jeg vil derfor undersøge, om der inden for de foreliggende juridiske og økonomiske rammer er mulighed for at nedsætte varslingsiden for Poul Anker på disse dage.